



Bericht

der Landesregierung

Nachwuchs in der Seeschifffahrt sicherstellen

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD

Drucksache 16/2238

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Auf Antrag der Fraktionen von CDU und SPD (Drs. 16/2238) hat der Schleswig-Holsteinische Landtag in seiner 36. Tagung (08. - 09. 10. 2008) die Landesregierung gebeten, dem Landtag in der 39. Tagung (28. - 30. 01. 2009) einen Bericht über die Sicherstellung des Nachwuchses in der Seeschifffahrt zu geben.

Vorbemerkung:

Nach Jahren des Booms hat die gegenwärtige weltweite Finanzkrise nunmehr auch die Schifffahrt erreicht. Nach Berichten der Klassifikationsgesellschaften, die den Bau neuer Schiffe überwachen, sind in den vergangenen Monaten weltweit fest gebuchte Aufträge seitens der Reedereien storniert worden. Wie tief greifend sich die Krise für die Seeschifffahrt auswirkt und wie lange sie andauern wird, lässt sich derzeit nicht abschätzen.

Dies hat natürlich auch Auswirkungen auf die Nachfrage nach seemännischem Nachwuchs und die beruflichen Perspektiven in der Seeschifffahrt. Nachdem in den letzten Jahren zur Bewältigung der Nachfrage in den Küstenländern zusätzliche Ausbildungskapazitäten geschaffen wurden, ist nun in der nächsten Zeit zunächst zu beobachten, wie sich die Nachfrage nach seemännischen Ausbildungsgängen in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung in der Seeschifffahrt entwickelt.

Ein weiterer wichtiger Punkt bei der Beschreibung der Nachwuchssituation in der Schifffahrt ist die Verweildauer an Bord. Diese beträgt zurzeit bei den Führungspositionen weniger als 5 Jahre und liegt damit zum Teil noch unter der Ausbildungsdauer. Es liegt auf der Hand, dass wesentliche Verbesserungen bei der Verfügbarkeit von Personal in der Schifffahrt erzielt werden könnten, wenn sich die Verweildauer an Bord erhöhen würde. Daher sollten insbesondere seitens der Reederschaft alle Maßnahmen ergriffen werden, die geeignet sind, die Attraktivität von Berufen in der Seeschifffahrt zu steigern. Hierzu zählt die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord. Diese Problemantik wird u. a. Gegenstand des Workshops III - Seeschifffahrt - der 6. Nationalen Maritimen Konferenz am 29./30. März 2009 in Rostock-Warnemünde sein.

Dies vorausgeschickt werden die einzelnen Fragen wie folgt beantwortet:

1. Kann nach Einschätzung der Landesregierung die Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle für die Seefahrtausbildungsstätten in Deutschland eine effektivere Verteilung von Ausbildungskapazitäten erreichen und wie kann dies umgesetzt werden?

Nach dem drohenden Engpass bei den Ausbildungskapazitäten an den norddeutschen Fachhochschulstandorten Leer, Elsfleth, Bremen, Flensburg und Rostock-Warnemünde im Jahr 2006, der sogar zur Einführung eines Numerus Clausus führte, haben die norddeutschen Küstenländer zwischen 2005 und 2008 Maßnahmen ergriffen, um die Kapazitäten in der Nautikausbildung um 189 Studienplätze zu erweitern. Hierdurch ist eine merkliche Entspannung eingetreten. Ein Numerus Clausus (NC) kam bei den Einschreibungen im WS 2008/09 an keinem Standort zum Tragen.

Einer zusätzlichen zentralen Koordinierungsstelle bedarf es nach Einschätzung der Landesregierung nicht. Es gibt bereits mit der „Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen“ (StAK) seit Jahrzehnten eine Koordinierungsgruppe, die von den fünf Küstenländern, vertreten durch die für seemännische Berufsschulen, Fachschulen und Fachhochschulen zuständigen Ministerien und Behörden, gebildet wird. An den Sitzungen wirken auch Vertretungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS), des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und seit kurzem auch der Gewerkschaft ver.di sowie des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) mit. In diesem Gremium werden zum einen inhaltliche Abstimmungen zur Seefahrtsausbildung vorgenommen (z.B. Rahmenstudien- und Ausbildungspläne). Die StAK koordinierte aber auch die Maßnahmen der Länder zum Ausbau der Kapazitäten und ist auch kompetenter Ansprechpartner der Reederseite (VDR) zu Fragen von Förderungen des Ausbaus durch die Nutzerseite.

Für den Bereich der seemännischen Berufsschulen koordiniert die BBS die Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in für die Schulen in Lübeck-Travemünde, Rostock-Warnemünde und Elsfleth. Bei der 5. Maritimen Konferenz im Dezember 2006 in Hamburg wurden unter Federführung der StAK mit Beteiligung der BBS die Ausbildungskapazitäten und die Möglichkeiten für eine Erweiterung ermittelt und koordiniert. Gleiches erfolgt im Rahmen der Vorbereitung für die 6. Maritime Konferenz am 29. / 30. März 2009 in Rostock-Warnemünde.

Ein Bedarf für eine weitere Koordinierungsstelle, z. B. für die Vergabe von Studienplätzen, ist insbesondere auch wegen der relativ überschaubaren Anzahl von Ausbildungsstätten für seemännische Berufe nicht ersichtlich.

2. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, durch andere Vergütungsstrukturen und Einstellungs Voraussetzungen für nautisches Lehrpersonal die Lehre gegenüber einer Beschäftigung in der Wirtschaft attraktiver zu machen, damit an der Fachhochschule Flensburg und an den Fachschulen für Seeschifffahrt in Flensburg und Lübeck eine ausreichende Versorgung mit Lehrkräften gewährleistet ist?

Fachhochschule Flensburg

Bei der Besetzung von Fachhochschulprofessuren für das Fach Nautik liegt ein Problem in den Einstellungs Voraussetzungen nach dem Hochschulgesetz (HSG):

Die meisten Bewerberinnen und Bewerber erfüllen von ihrem Werdegang her nicht die Einstellungs voraussetzung nach § 61 Abs. 1 Nr. 3 HSG (besondere Befähigung zu wissenschaftlicher Arbeit, die in der Regel durch die hervorragende Qualität einer Promotion nachgewiesen werden wird). Das Hochschulgesetz lässt nach aktuellem Stand keine Ausnahmen zu. Das Fach Nautik als Solches bietet aber keine Möglichkeit für eine vertiefte wissenschaftliche Betätigung und Promotion (im Gegensatz zur Praxis in der früheren DDR). Nur in Kombination mit einem anderen (z.B. ingenieurwissenschaftlichen) Studium könnte damit in Einzelfällen diese Voraussetzung erfüllt werden. Es fragt sich aber, ob diese Personen dann noch hinreichende praktische Kenntnisse und Erfahrungen in der Schiffsführung mitbringen.

Ein weiteres Problem liegt jetzt auch in der Einstellungs voraussetzung nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 HSG, wonach ein zum Zugang des höheren Dienstes berechtigendes, abgeschlossenes Studium vorliegen muss. Hierbei handelt es sich um einen universitären Diplomabschluss oder - nach dem neuen gestuften Studiensystem - um einen Masterabschluss (Fachhochschule oder Universität). Zum nautischen Wachoffizier wird jedoch ausschließlich an Fachhochschulen oder Fachschulen ausgebildet, in Studiengängen (Fachhochschul-Diplom; heute Bachelor) oder Ausbildungsgängen, die nicht zum höheren Dienst berechtigen. Insofern gilt auch hier, dass bei strikter Anwendung der gesetzlichen Vorgaben praktisch nur Personen auf Nautik-Professuren eingestellt werden können, die auch ein (praktisch fachfremdes) universitäres Diplom-Studium abgeschlossen bzw. einen Master erlangt haben.

Abhilfe könnte für diese Konstellationen nur eine Ausnahmeregelung im HSG bringen. Im Rahmen einer Novellierung des HSG wird dieses geprüft werden. Möglich ist auch, Bewerberinnen oder Bewerber einzustellen, die bereits in anderen Ländern für eine einschlägige Professur berufen worden waren. Eine andere Lösung wäre, die Lehre im Fach Nautik und Schiffsbetrieb nur durch Lehrkräfte für besondere Aufgaben durchzuführen. Dies widerspräche aber im Prinzip der Lehrstruktur an einer Fachhochschule.

Professuren werden an den Fachhochschulen i. d. R. nach W 2 ausgeschrieben - in Ausnahmen kann sich die Hochschule wegen der Bedeutung der Stelle auch für W 3 entscheiden. Letzteres hat die Fachhochschule Flensburg für eine Nautik-Professur auch getan; das Verfahren läuft noch. Durch Zulagen kann bei W 2 und W 3 die Besoldung auch noch verbessert werden. Hierbei haben die Hochschulen den so genannten „Vergaberahmen“ einzuhalten, der inhaltlich in § 34 Bundesbesoldungsgesetz geregelt ist. Dieser bezieht sich auf die jeweilige Hochschule. Rein rechtlich dürften die Hochschulen sich bei der Vergabe von flexiblen Besoldungsbestandteilen nur in diesem Rahmen bewegen. Ist der Vergaberahmen ausgeschöpft, darf nichts mehr zugesagt werden. Insbesondere an Fachhochschulen mit einer hohen Anzahl von Professoren der Besoldungsordnung C, deren Gehälter noch aufwachsen, führt der Vergaberahmen dazu, dass er immer geringer wird, so dass für neu berufene Professoren überhaupt keine

flexiblen Besoldungsbestandteile angeboten werden können. Alles dies kann dazu führen, dass die Hochschulen wenig zusätzliche Möglichkeiten haben, Nautik-Professuren für die von der tatsächlichen Besoldung her attraktiver zu gestalten.

Über die rechtlich zulässige Möglichkeit der Abschaffung des Vergaberahmens wird derzeit beraten.

Aber auch ohne die Restriktionen eines Vergaberahmens ist innerhalb der Hochschulen für gut besoldete Nautik-Professuren Überzeugungsarbeit zu leisten, da Zulagen immer auch zu Lasten anderer Professuren und Fachgebiete gehen.

Fachschule für Seefahrt, Flensburg

Lehrkräfte der Fachrichtungen Nautik und Technik benötigen zur Berufsqualifikation universitäre Abschlüsse mit folgendem Vorbereitungsdienst und zweitem Staatsexamen für die Laufbahn der Studienräte des höheren Dienstes (A 13 Eingangsbesoldung).

Da derzeit keine Laufbahnbewerber mit dieser Qualifikation am Arbeitsmarkt zu finden sind, werden auch Fachhochschulabsolventen mit den o. a. Fachrichtungen im Angestelltenverhältnis eingestellt und ggf. über das Landesinstitut für die Ausbildung der Lehrkräfte (IQSH) pädagogisch weiter qualifiziert. Zusätzlich wird erwartet, dass die Bewerber in beiden Fachrichtungen eine mindestens zweijährige Fahrtzeit in leitender Bordstellung in der Handelsschifffahrt nachweisen.

Nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder (TV-L) kommt für die Eingruppierung der Fachhochschulbewerber die Entgeltgruppe 11 in Betracht.

Im Rahmen geltenden Tarifrechts können zur Gewinnung von Lehrpersonal in der Fachrichtungen Nautik und Schiffsbetriebstechnik die Möglichkeiten zu einer angemessenen Einstiegseingruppierung gemäß § 16 Abs. 2 Satz 4 und § 16 Abs. 5 TV-L genutzt werden. So können bei Neueinstellungen abweichend von der tarifvertraglichen Einstufung ein bis zwei Stufen der Entgelttabelle gemäß § 16 Abs. 5 TV-L ganz oder teilweise vorweg gewährt werden und Beschäftigte mit einem Entgelt der Endstufe können bis zu 20 v. H. der Stufe 2 zusätzlich erhalten. Weitergehende Möglichkeiten bestehen nach dem geltenden Tarifrecht nicht.

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule (SHS) Lübeck-Travemünde

Für die Ausbildung ist Fachpersonal aus der Fahrt sehr wichtig. Da die Qualifizierung in der Seeschifffahrt durch den Erwerb eines Patentes erfolgt und in der Regel höchstens ein Fachhochschulabschluss (Bachelor, 6 Semester) vorliegt, sind laufbahnrechtliche Voraussetzungen für eine höhere Eingruppierung als in TVL 11 allerdings nicht gegeben. Diese Vergütung kann nicht mit den zurzeit in der Fahrt zu erzielenden Einkommen konkurrieren. Die Versorgung der Schule mit qualifizierten und kompetenten Lehrkräften wird dadurch erschwert. Abhilfe könnte auch hier ggfs. im Einzelfall durch analoge Anwendung des § 16 Abs. 2 Satz 4 und § 16 Abs. 5 TV-L geschaffen werden.

3. Nach einer Information des Wirtschaftsministeriums an den Wirtschaftsausschuss ist die Seemannsschule in Lübeck-Travemünde bei einer anhaltenden und ansteigenden Nachfrage mittlerweile voll ausgelastet und an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen. Hält die Landesregierung eine Ausweitung der Kapazitäten für sinnvoll und welche Maßnahmen müssten dazu ergriffen werden?

Es wird hinsichtlich der weiteren Nachfrageentwicklung auf die Vorbemerkung verwiesen. Eine Ausweitung der räumlichen Kapazitäten bei der Seemannsschule (Klassenräume, Werkstattarbeitsplätze, nautische Einrichtungen und Internatsplätze) erscheint der Landesregierung vor diesem Hintergrund derzeit nicht erforderlich, insgesamt konnten die drei Ausbildungsstätten in Norddeutschland auch bisher den Bedarf abdecken. Zum Ausgleich von Spitzenlasten besteht bei der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule (SHS) in Lübeck-Travemünde die Möglichkeit, bei der benachbarten Berufsbildungsstelle Travemünde (BBT) der Handwerkskammer Lübeck Räumlichkeiten oder Internatsplätze kurzfristig zu in Anspruch zu nehmen. Wichtig ist, die verfügbaren räumlichen Kapazitäten in möglichst hohem Umfang zu nutzen. Dies erfordert entsprechendes Lehrpersonal. Durch Ausfälle in Folge schwerer Erkrankungen hat es hier in der Vergangenheit Engpässe gegeben. Durch eine vorübergehende Sonderregelung zur Anerkennung und Entschädigung von Überstunden, einer Einstellung einer aus „Sponsorenmitteln“ der deutschen Reederschaft finanzierten zusätzlichen Stelle für eine Lehrkraft ab Herbst 2007 und zügige Nachbesetzungsverfahren bei freiwerdenden Stellen hat sich die Situation entspannt. Aktuell befindet sich eine möglichst vakanzfreie Nachbesetzung der Schulleitung wegen des altersbedingten Ausscheidens der jetzigen Schulleitung in der Bearbeitung.

4. Wie beurteilt die Landesregierung die Ausbildung zum/zur Schiffsbetriebstechnischen Assistenten/in und die Zukunft der Absolvent/innen für eine Beschäftigung an Bord?

Die Sicherung des seefahrenden Nachwuchses ist ein zentraler Bestandteil im „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“. Die im Dezember 2006 durchgeführte „5. Maritime Konferenz“ fasste entsprechende Beschlüsse, die dazu beitragen sollen, vor allem Engpässe beim Zugang zum Hochschulstudium in den Studiengängen der Fachhochschulen in Norddeutschland sowie den Fachschulen zu beseitigen. Dies betrifft in erster Linie die Ausbildung zu nautischen Wachoffizieren, wo die deutschen Reeder einen besonders hohen Bedarf sehen.

Die Landesregierung hat dem Bedarf nach Bereitstellung zusätzlicher Ausbildungsplätze für seemännischen Nachwuchs in der nördlichen Landesregion u. a. durch die Einrichtung einer Berufsfachschule mit dem Abschluss zum/zur Staatlich geprüften Schiffsbetriebstechnischen Assistenten/Assistentin (SBTA) seit dem Schuljahr 2007/08 Rechnung getragen. Dieser Ausbildungsgang wird am Regionalen Berufsbildungszentrum der Eckener-Schule, Berufliche Schule der Stadt Flensburg, betrieben. Die zweijährige Ausbildung ist eine berufsqualifizierende Ausbildung mit hohen Praxisanteilen an Land und auf See nach Landesrecht und muss als Ergänzung zur Schiffsmechanikerausbildung in Lübeck-Travemünde gesehen werden.

Das Angebot wendet sich an Jugendliche und junge Erwachsene, die mindestens den mittleren Bildungsabschluss besitzen. Im Anschluss dieser SBTA-Ausbildung ist von den Assistenten und Assistentinnen als Zugangsberechtigung zu einer seemännischen Weiterbildung für die Fachschule für Seefahrt für nautische Patente eine 12-monatige, für technische Patente eine 18-monatige Erfahrungsseefahrzeit nach der internationalen STCW (**S**tandards of **T**raining, **C**ertification and **W**atchkeeping for Seafarers)-Norm zum Wachoffizier zu erbringen. Bei entsprechenden Leistungen kann im Verlauf der Ausbildung die Fachhochschulreife erworben werden, womit dann die Berechtigung zum Studium an einer seemännisch orientierten Fachhochschule erworben wird.

Die aktuell bestehende Fachklasse mit Abschluss im Sommer kommenden Jahres sowie die im jetzigen Sommer neu errichtete Klasse mit 21 Schülerinnen und Schülern zeigt, dass dieser Bildungsgang auch von den Reedereien, die die Bordpraktika anbieten, angenommen wird. Er wird zu einer künftigen Sicherung seemännischer Beschäftigung beitragen.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den sich durch Altersabgänge abzeichnenden zusätzlichen Personalbedarf im Lotsenwesen abzudecken?

Einrichtung und Unterhaltung des Seelotswesens sowie die Aufsicht über das Seelotswesen sind gem. Seelotsgesetz Aufgaben des **Bundes**. Gesetzlich ist ebenfalls geregelt, dass die Selbstverwaltung des Seelotswesens den Lotsenbrüderschaften und der Bundeslotsenkammer obliegt.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Personalknappheit im Lotsenwesen, insbesondere im Bereich der Kanallotsen im Nord-Ostsee-Kanal (NOK), und des möglicherweise durch Altersabgänge und Nachwuchsmangel zusätzlich entstehenden Bedarfes ist in Zusammenarbeit der Lotsenbrüderschaft NOK I, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion ((WSD) Nord und der Bundeslotsenkammer (BLK) seit dem 01. August 2008 bei den Lotsenbrüderschaften Nord-Ostsee-Kanal I (NOK I - Brunsbüttel) und Nord-Ostsee-Kanal II (-Kiel-) ein alternativer Zugangsweg zum Beruf des Seelotsen durch eine Änderung des Seelotsgesetzes ermöglicht worden.

Bisher mussten Kapitäne oder Schiffsoffiziere nach dem Fachschul- oder Fachhochschulstudium eine Erfahrungsseefahrzeit von 48 Monaten auf See nachweisen, um sich als Seelotsanwärter zu bewerben. Der neue (zusätzliche) Ausbildungsweg, der bisher jedoch nur für die Kanallotsanwärter geöffnet wurde, setzt nur noch eine Mindestfahrzeit von 24 Monaten voraus. Daran anschließend erfolgt eine 6-monatige Fahrzeit als Seelotsenpraktikant, gefolgt von der bisher schon vorgeschriebenen klassischen 8-monatigen Ausbildung (z. B. Unterricht, Simulatorausbildung, Einsätze als zusätzliche Lotsen) zum Seelotsen.

Dieser Ausbildungsweg kann dazu beitragen, die heutigen Personallücken bei den Kanallotsen zu mindern und dadurch die ständige Verfügbarkeit der Lotsendienste in den beiden Brüderschaften zu sichern.

Bisher gibt es 5 Aspiranten im neuen Ausbildungsweg, weitere 20 Anfragen liegen den beiden Lotsenbrüderschaften bereits vor. Der nächste Ausbildungslehrgang nach der neuen Regelung ist ab Februar 2009 vorgesehen. Sollte sich dieses Pilotvorhaben bei der Seelotsausbildung bewähren, könnte auch eine Übertragung auf die Seelotsausbildung allgemein erfolgen.

Diese Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Nachwuchses beim Lotsenberuf werden seitens der Landesregierung begrüßt.

6. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um Berufe in der Seeschifffahrt auch für Mädchen und Frauen attraktiver zu machen?

Die Attraktivitätssteigerung von Berufen in der Seeschifffahrt beispielsweise durch die Fahrzeitenregelung und die Gestaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord ist in erster Linie Aufgabe der Reeder. Nicht zuletzt wegen der Personalknappheit in der Seefahrt ist der Verband Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg aktiv bemüht, verstärkt auch weiblichen Nachwuchs für Berufe in der Seeschifffahrt zu rekrutieren. Auch die seefahrtbezogenen Ausbildungsstätten und die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) in Bremen sprechen interessierte Schülerinnen im Rahmen der Berufsorientierung gezielt auf die Bedeutung der Seefahrt und damit verbundene berufliche Entwicklungsmöglichkeiten an, u. a. auch mit Informationsflyern und Internetauftritten.

Da die Zeiten starker körperlicher Belastungen in der Seefahrt vorbei sind, können heute alle Tätigkeiten an Bord von Frauen und Männern in gleicher Weise ausgeführt werden. Eine reine Männerdomäne ist die Seefahrt somit heute nicht mehr. Frauen sind erfolgreich als Schiffmechanikerinnen, als nautische und technische Schiffsoffiziere und als Kapitäne tätig. An deutschen Seefahrtsschulen werden derzeit so viele junge Frauen ausgebildet wie nie zuvor. Die Zahl des weiblichen nautischen Führungspersonals an Bord (Kapitän sowie nautische Offiziere) hat sich – allerdings von sehr niedrigem Niveau ausgehend – signifikant von 13 im Jahre 2001 auf 60 im Jahre 2007 erhöht. Allerdings liegt die Zahl von Frauen in der technischen Schiffsoffizierslaufbahn seit Jahren unverändert bei lediglich etwa 10. Die Zahl der weiblichen Auszubildenden zur Schiffsmechanikerin hat sich im gleichen Zeitraum von 3 auf 28 erhöht.